

F U S I O N D E S P R I X D E S Z O N E S N O R D E T S U D
A U S E R V I C E D E T R A N S P O R T

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 3

1. CONTEXTE 3

2. ÉVALUATION DE L'INTÉGRATION DU CFR..... 6

3. PROPOSITION..... 8

CONCLUSION.....10

ANNEXE 1 – CALCUL DÉTAILLÉ DES PRIX DE TRANSPORT

INTRODUCTION

1 À la suite de la décision D-2015-214 relative aux Phases 3 et 4 de la Cause tarifaire 2016, les
2 prix du service de transport pour la clientèle des zones Nord et Sud ont été harmonisés et sont
3 équivalents au prix calculé pour la zone Sud depuis le 1^{er} janvier 2016. Cette harmonisation
4 s'accompagne d'un compte de frais reportés pour comptabiliser les revenus manquants au
5 service de transport résultant de la non-application du prix calculé pour la zone Nord (« CFR »).

6 Dans le cadre de la Cause tarifaire 2018-2019, Énergir avait porté à l'attention de la Régie sa
7 préoccupation quant au niveau du CFR (estimé à plus de 10 M\$ au 30 septembre 2019) et à
8 l'impact de l'intégration éventuelle du CFR sur le tarif de transport une fois qu'une décision sur la
9 fusion des zones serait rendue.¹

10 Considérant que la Régie a suspendu temporairement et pour une période indéterminée le
11 calendrier de la Phase 2 du dossier R-3867-2013², Énergir propose de fusionner les prix du
12 service de transport des zones Nord et Sud dans la Cause tarifaire 2019-2020, sans toutefois
13 modifier la fonctionnalisation des coûts de la conduite de Champion. Ce sujet serait toujours traité
14 dans le cadre de la Phase 2 de la Vision tarifaire (R-3867-2013).

15 Les sections suivantes décriront plus spécifiquement le contexte, les impacts financiers découlant
16 de l'intégration du CFR aux coûts de transport ainsi que la proposition d'Énergir.

1. CONTEXTE

17 Dans le cadre de la Cause tarifaire 2015 (dossier R-3879-2014), Énergir proposait la fusion des
18 zones Nord et Sud au service de transport en établissant un prix uniforme pour l'ensemble de sa
19 clientèle. Les motifs justifiant cette proposition étaient les suivants :

- 20 - le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation ;
- 21 - les écarts importants entre les deux prix en raison des investissements réalisés sur
22 Champion ; et
- 23 - l'intégration des services de transport des zones Nord et Sud.

¹ R-4018-2017, B-0188, GM-Q, Document 1, p. 6, l. 5 à 9.

² D-2018-103.

1 Les motifs de cette proposition avaient été exposés en détail à la pièce B-0421, Gaz Métro-16,
2 Document 1, section 2.5. Ces éléments demeurent encore pertinents aujourd'hui.

3 Dans la décision D-2015-181, la Régie précisait :

4 « [127] À cet égard, la Régie indique qu'elle est d'accord avec le principe selon lequel les clients
5 d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit
6 leur localisation.

7 [128] Toutefois, la Régie considère que la fonctionnalisation de Champion requiert un examen plus
8 approfondi en ce qui a trait à l'impact sur l'allocation des coûts et la tarification de l'ensemble des
9 clients.

10 [129] La Régie demande au Distributeur de présenter, lors du prochain dossier tarifaire, une
11 analyse de la fonctionnalisation de la conduite de Champion ainsi que des conduites de transport
12 qu'elle détient, respectivement au service de distribution et au service de transport, dans le cadre
13 du prochain dossier tarifaire, afin d'examiner les impacts tarifaires de la fusion des zones Nord et
14 Sud. Par conséquent, la Régie rejette la demande du Distributeur à cet égard. » (Énergir
15 souligne)

16 À la suite d'une demande conjointe de l'ACIG et d'Énergir, la Régie approuvait dans la décision
17 D-2015-214 qu'un traitement tarifaire et réglementaire temporaire soit mis en place :

18 « [91] La Régie constate que la demande consiste en un traitement tarifaire et réglementaire
19 temporaire qui implique deux éléments, soit l'application des taux finaux de la zone Sud à la zone
20 Nord à partir du 1^{er} janvier 2016, ainsi que la création d'un CFR afin de comptabiliser l'écart entre
21 les revenus générés par les clients de la zone Nord selon les taux de la zone Sud et les taux de la
22 zone Nord, jusqu'à ce que la Régie se prononce sur la fonctionnalisation de la conduite de
23 Champion et des conduites de transport détenues par Gaz Métro.

24 [...]

25 [94] La Régie autorise que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord
26 soient identiques à ceux applicables à la zone Sud, à compter du 1^{er} janvier 2016.

27 [95] La Régie autorise la création, à compter du 1^{er} janvier 2016, d'un CFR, pour disposition
28 lors d'un prochain dossier tarifaire, portant intérêts au taux moyen du coût en capital, dans
29 lequel sera comptabilisée la différence entre les revenus générés par l'application de taux
30 identiques pour les clients de la zone Nord et de la zone Sud et les revenus qui auraient été

1 **générés par les clients de la zone Nord si la Demande incidente n'avait pas été acceptée. »**
2 (Énergir souligne)

3 Dans le cadre de Cause tarifaire 2017, Énergir informait la Régie qu'elle n'avait pas été en mesure
4 de compléter l'analyse au sujet de la fonctionnalisation de la conduite de Champion, demandée
5 dans la décision D-2015-181, et proposait que le sujet soit traité sous le dossier R-3867-2013.
6 Toutefois, elle demandait d'approuver la fusion des zones Nord et Sud du service de transport,
7 considérant que les deux sujets ne requéraient pas une analyse conjointe.³ Par la décision
8 procédurale D-2016-090, la Régie acceptait de déplacer et reporter l'analyse de la
9 fonctionnalisation de la conduite de Champion au dossier R-3867-2013.⁴ Dans la décision
10 D-2016-156, la Régie reportait le débat sur la fusion des zones Nord et Sud au service de
11 transport dans le dossier de la Vision tarifaire. De plus, elle reconduisait l'harmonisation des prix
12 des zones Nord et Sud jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue sur la fusion des zones Nord
13 et Sud.⁵

14 Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2016, l'ensemble de la clientèle paie un prix harmonisé équivalent au
15 prix de transport de la zone Sud. La différence, pour les clients de la Zone Nord, entre les revenus
16 générés par l'application du prix de la zone Sud et les revenus qui auraient été générés par
17 l'application du prix autrement évalué sans l'harmonisation des prix, est versée dans le CFR
18 depuis cette date.

19 L'analyse portant sur la fonctionnalisation des conduites de transmission de Champion et
20 d'Énergir a été déposée dans le dossier de la Vision tarifaire le 27 janvier 2017.⁶

21 Le 30 avril 2018, Énergir a déposé sa stratégie tarifaire pour la Cause tarifaire 2018-2019 dans
22 laquelle elle reconduisait l'harmonisation des prix de transport des zones Nord et Sud et
23 maintenait le CFR, conformément à la décision D-2016-156. Elle portait toutefois sa

³ R-3970-2016, B-0077, Gaz Métro-11, Document 3.

⁴ D-2016-090, paragr. 40.

⁵ D-2016-156, paragr. 298 et 299.

⁶ R-3867-2013, B-0185, Gaz Métro-5, Document 5.

1 préoccupation à l'attention de la Régie quant au niveau du CFR projeté au 30 septembre 2019⁷
2 qui s'élèvera à près de 10,6 M\$⁸ au 30 septembre 2019.

3 Le 6 août 2018, dans la décision procédurale D-2018-103, la Régie a suspendu temporairement
4 et pour une période indéterminée le calendrier d'examen de la Phase 2 de la Vison tarifaire.

5 Le 6 novembre 2018, dans la décision D-2018-158 (paragr. 470), la Régie approuvait les prix de
6 transport et le maintien du CFR pour les écarts de revenus pour l'année financière 2018-2019
7 conformément aux décisions D-2016-156 et D-2017-094.

8 Le maintien de cette méthodologie qui, initialement, se voulait temporaire, entrera donc dans sa
9 5^e année d'application si elle est appliquée pour l'année 2019-2020.

2. ÉVALUATION DE L'INTÉGRATION DU CFR

10 Comme mentionné précédemment, l'application du prix harmonisé à l'ensemble de la clientèle
11 depuis le 1^{er} janvier 2016 a généré un CFR qui ne cesse de croître avec les années. Afin d'évaluer
12 l'impact éventuel de l'intégration du CFR dans le coût du service de transport, deux options
13 d'établissement des prix du service de transport sont analysées :

- 14 • acceptation de l'uniformisation du prix au service de transport - établissement d'un prix
15 unique pour l'ensemble de la clientèle et récupération du CFR auprès de l'ensemble de la
16 clientèle sur une seule année ;
- 17 • rejet de l'uniformisation du prix au service de transport - maintien des prix par zone Nord
18 et Sud et récupération du CFR auprès de la clientèle de la zone Nord sur une seule année.

19 Afin d'évaluer l'impact qu'aurait l'intégration du CFR de 10,6 M\$ projeté au 30 septembre 2019
20 sur les prix de transport, les paramètres de la Cause tarifaire 2018-2019 sont utilisés, considérant
21 la décision D-2018-158.

22 Le tableau 1 présente les prix avant et après intégration du CFR des deux options considérées.
23 Le calcul détaillé des prix est présenté à l'annexe 1.

⁷ R-4018-2017, B-0188, GM-Q, Document 1, section 3.2.

⁸ La différence avec la projection de 10,3 M\$ avancée à la Cause tarifaire 2018-2019 découle du CFR réel au 30 septembre 2018, augmenté des intérêts et de la projection de l'écart de 3,562 M\$ pour l'année 2018-2019.

1 **Tableau 1**

	Prix avant intégration du CFR ¢/m ³	Prix après intégration du CFR ¢/m ³	Variation vs prix avant intégration %	Variation vs prix harmonisé CT 2018-2019 de 2,907 ¢/m ³ %
Établissement d'un prix unique et récupération du CFR auprès de l'ensemble de la clientèle				
Prix T du distributeur	2,967	3,147	6%	8%
Prix T du client	0,274	0,274	0%	
Cavalier du client de GNR produit sur le territoire du distributeur et biogaz en réseau dédié	-0,203	-0,203	0%	
Maintien des prix par zone Nord et Sud et récupération du CFR auprès de la clientèle de la zone Nord				
Prix T du distributeur				
Zone Sud	2,907	2,907	0%	0%
Zone Nord	5,076	11,532	127%	297%
Prix T du client				
Zone Sud	0,203	0,203	0%	
Zone Nord	2,783	9,238	232%	
Cavalier du client de GNR produit sur le territoire du distributeur et biogaz en réseau dédié	-0,203	-0,203	0%	

Note : Le calcul du prix T du client pour la zone Nord est présenté à titre informatif. Il n'y a aucun client de la zone Nord qui fournit actuellement son propre service de transport.

2 Ces analyses montrent l'ampleur de la récupération du CFR projeté au 30 septembre 2019. La
3 récupération du solde estimé du CFR de 10,6 M\$ sur l'ensemble de la clientèle a pour effet
4 d'augmenter le prix du transport à taux unique de 2,967 ¢/m³ à 3,147 ¢/m³, soit une hausse
5 de 6 %. Considérant le prix harmonisé de 2,907 ¢/m³ applicable à l'ensemble de la clientèle pour
6 l'année 2018-2019, cela représenterait une hausse de 8 %.

7 Si le maintien des prix distincts par zone était retenu et que la zone Nord devait supporter la
8 totalité du CFR à récupérer, le prix de la zone Nord serait de 11,532 ¢/m³, représentant plus du
9 double du prix propre à la zone Nord de 5,076 ¢/m³, soit une augmentation de 127 %. Considérant
10 le prix harmonisé de 2,907 ¢/m³ applicable à cette clientèle pour l'année 2018-2019, ce prix de
11 11,532 ¢/m³ serait donc quatre fois plus élevé (+297 %).

1 Si la méthode actuelle de l'établissement du tarif de transport était maintenue⁹, le CFR
2 continuerait de croître. Un impact tarifaire de 0,061 ¢/m³ considérant l'option du prix unique (soit
3 2 % du prix unique pour l'année 2018-2019) et de 2,169 ¢/m³ si le CFR était récupéré auprès de
4 la seule clientèle de la zone Nord (soit 43 % du prix de la zone Nord pour l'année 2018-2019)¹⁰
5 s'ajouterait aux pourcentages présentés au tableau 1, pour chaque année additionnelle
6 d'application.

3. PROPOSITION

7 Considérant les éléments suivants :

- 8 • la mention de la Régie dans la décision D-2015-181 (paragr. 127) à l'effet qu'elle est
9 d'accord avec le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent
10 bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation;
- 11 • la demande de la Régie dans la décision D-2015-181 (paragr. 129) d'analyser la
12 fonctionnalisation de la conduite de Champion ainsi que des conduites de transport qu'elle
13 détient, respectivement au service de distribution et au service de transport et,
14 subséquemment, le report du sujet dans le cadre de la Phase 2 de la Vision tarifaire
15 ordonné dans la décision D-2016-090;
- 16 • la suspension de la Phase 2 de la Vision tarifaire et ce, pour une période indéterminée
17 suite à la décision D-2018-103;
- 18 • l'ampleur du CFR de 10,6 M\$ projeté au 30 septembre 2019 et le potentiel de croissance
19 de près de 3,6 M\$ par année si la méthode actuelle de l'établissement du tarif de transport
20 est maintenue; et
- 21 • l'impact tarifaire de l'intégration du CFR dans les coûts du service de transport,

22 Énergir propose à la Régie de fusionner les prix du service de transport dès la Cause tarifaire
23 2019-2020, afin d'uniformiser le tarif du service de transport pour l'ensemble de la clientèle et ce,
24 jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue à ce sujet dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013.

⁹ Soit l'harmonisation du prix en appliquant le prix de la zone Sud et l'écart des revenus de la zone Nord versé au CFR.

¹⁰ L'impact est estimé en considérant la valeur de l'écart évalué pour l'année 2018-2019 de 3,6 M\$ (référence : R-4018-2017, B-0302, GM-G, Document 6, p.13, l.25, col.3), divisée par les volumes totaux (l.5) ou les volumes de la zone Nord (l.18), comparativement au taux uniforme ou au taux de la zone Nord, selon l'option considérée.

1 Cette proposition consiste à remplacer l'application du prix de transport harmonisé au prix de la
2 zone Sud par l'application d'un tarif unique récupérant tous les coûts de transport auprès de
3 l'ensemble de la clientèle, incluant les coûts de Champion. Ainsi, l'application du taux unique à
4 l'ensemble de la clientèle ne générerait plus d'écart entre les revenus réels et les revenus
5 attendus pour la clientèle de la zone Nord à compter de l'exercice 2019-2020.

6 Par ailleurs, Énergir propose également d'amortir le solde du CFR projeté au 30 septembre 2019
7 dans le coût du service de transport de la Cause tarifaire 2019-2020, en le récupérant auprès de
8 l'ensemble de la clientèle. Il importe de préciser que le solde du CFR au 30 septembre 2019 serait
9 estimé, au moment de la préparation de la Cause tarifaire 2019-2020, sur la base de la projection
10 4/8 2019. Ainsi, un écart de l'amortissement de ce CFR serait constaté aux résultats au cours de
11 l'exercice 2019-2020. Cet écart, représentant la différence entre le solde du CFR réel et celui
12 projeté au 30 septembre 2019, serait alors capté à même le trop-perçu/manque à gagner du
13 service de transport au rapport annuel 2020.

14 L'intégration du CFR dans les coûts du service de transport de l'année 2019-2020 a comme effet
15 d'éviter le transfert de coûts accumulés au cours des quatre dernières années aux générations
16 futures de clientèle.

17 D'autre part, Énergir ne demande pas de modification à la fonctionnalisation des coûts de la
18 conduite de Champion. La fonctionnalisation des coûts de la conduite de Champion et des autres
19 conduites de transmission détenues par Énergir, étant en soi un sujet distinct, sera traitée dans
20 la Phase 2 de la Vision tarifaire, conformément à la décision D-2016-090. Quoique requise, cette
21 analyse n'empêche en rien la fusion des prix de transport des zones Nord et Sud en un prix
22 uniforme d'ici à ce qu'une décision finale soit rendue en Phase 2 du dossier R-3867-2013, et ce,
23 pour l'ensemble de la clientèle afin de respecter le principe d'équité entre les clients et de limiter
24 le CFR au niveau observé au 30 septembre 2019.

25 La proposition d'Énergir a pour effet de respecter le principe selon lequel les clients d'une même
26 catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur
27 localisation, comme mentionné par la Régie dans la décision D-2015-181. Elle a également pour
28 effet de freiner le transfert intergénérationnel de certains coûts de transport.

CONCLUSION

1 Énergir demande à la Régie de rendre une décision quant à la fusion des prix du service de
2 transport des zones Nord et Sud et au traitement du CFR projeté au 30 septembre 2019 afin de

- 3 • respecter le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation ; et
- 4 • éliminer le maintien d'un CFR en constante croissance d'environ 3,5 M\$ par année qui
5 serait récupéré par les générations futures de clientèle.

6 La section 2 de ce document démontre les impacts financiers de plus en plus importants générés
7 par le maintien de la méthode actuelle d'établissement des prix du service de transport (prix
8 harmonisés au prix de la zone Sud et maintien du CFR) mise en place conformément à la décision
9 D-2015-214.

10 Or, cette décision avait été rendue en considérant le traitement de la Phase 2 du dossier
11 R-3867-2013 dans un horizon court terme. Énergir juge que le contexte d'aujourd'hui requiert une
12 reconsidération quant au traitement de la fusion des prix du service de transport et ce, jusqu'à ce
13 qu'une décision finale soit rendue à ce sujet dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013.

14 **Énergir demande à la Régie :**

- 15 • **d'approuver la fusion des prix de transport des zones Nord et Sud jusqu'à ce qu'une**
16 **décision finale soit rendue à ce sujet dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013 afin**
17 **d'uniformiser le tarif du service de transport pour l'ensemble de la clientèle;**
- 18 • **d'autoriser la disposition du montant du CFR projeté au 30 septembre 2019 dans les**
19 **coûts du service de transport de la Cause tarifaire 2019-2020;**
- 20 • **d'autoriser que l'écart entre le solde du CFR réel et le CFR projeté au 30 septembre 2019**
21 **soit capté dans le trop-perçu/manque à gagner du service de transport au rapport**
22 **annuel 2020.**

23 Il est à noter que, si la Régie refuse la proposition d'Énergir, le processus actuel d'harmonisation
24 des prix des zones Nord et Sud au prix calculé pour la zone Sud et du maintien d'un CFR sera
25 reconduit, conformément aux décisions D-2016-156 et D-2017-094.

ANNEXE 1 – CALCUL DÉTAILLÉ DES PRIX DE TRANSPORT

Établissement d'un prix unique et récupération du CFR auprès de l'ensemble de la clientèle

Description (1)	Volumes 10 ³ m ³ (2)	Avant intégration du CFR		Après intégration du CFR		Variation Tarif % (7) = (6)/(1) - 1
		Coûts 000 \$ (3)	Tarif ¢/m ³ (4)	Coûts 000 \$ (5)	Tarif ¢/m ³ (6)	
1 Coûts totaux de transport	5 907 425	177 543	3,005	177 543	3,005	
2 moins Revenus OMA - T		(358)		(358)		
3 moins Ajustement d'inventaire (variation prix CTI)		(2 527)		(2 527)		
4 moins Gaz d'appoint (33 000)		(250)		(250)		
5 plus CFR projeté au 30 septembre 2019		n/a		10 600		
6 Coûts T pour établir prix T	5 874 425	174 407	2,969	185 007	3,149	
Répartis comme suit:						
7 a) Amortissements frais reportés et actifs intangibles	5 874 425	-9 242	-0,157	-9 242	-0,157	
8 b) Maintien des capacités FTLH	5 913 860	11 981	0,203	11 981	0,203	
9 c) Marge excédentaire	5 953 924	0	0,000	0	0,000	
10 d) Coûts CHAMPION	5 953 924	4 237	0,071	4 237	0,071	
11 e) Autres coûts	5 874 425	167 432	2,850	167 432	2,850	
12 f) Coûts CFR projeté au 30 septembre 2019	5 874 425	n/a		10 600	0,180	
13 Prix T du distributeur - prix uniforme (Prix = 1.7+1.8+1.9+1.10+1.11+1.12)	5 874 425	174 271	2,967	184 871	3,147	6%
14 Prix T du client - prix uniforme (Prix = 1.8+1.9+1.10)	79 499	218	0,274	218	0,274	0%
15 Cavalier du client de GNR produit sur le territoire du distributeur et biogaz en réseau dédié (Prix = - 1.8)	40 064	-81	-0,203	-81	-0,203	0%

Maintien des prix par zone Nord et Sud et récupération du CFR auprès de la clientèle de la zone Nord

Description (1)	Volumes 10 ⁹ m ³ (2)	Avant intégration du CFR		Après intégration du CFR		Variation Tarif % (7) = (6)/(1) -1
		Coûts 000 \$ (3)	Tarif ¢/m ³ (4)	Coûts 000 \$ (5)	Tarif ¢/m ³ (6)	
1 Coûts totaux de transport	5 907 425	177 543	3,005	177 543	3,005	
2 moins Revenus OMA - T		(358)		(358)		
3 moins Ajustement d'inventaire (variation prix CTI)		(2 527)		(2 527)		
4 moins Gaz d'appoint	(33 000)	(250)		(250)		
5 plus CFR projeté au 30 septembre 2019		n/a		10 600		
6 Coûts T pour établir prix T	5 874 425	174 407	2,969	185 007	3,149	
Répartis comme suit:						
7 a) Coûts de transport (service de Gaz Métro)						
8 Zone Sud - Prime M12+SH-Parkway/GMI	5 710 218	157 142	2,752	157 142	2,752	
9 Zone Sud - Compression	5 710 218	10 322	0,181	10 322	0,181	
10 Zone Nord - Prime M12+SH-Parkway/GMI	164 207	3 873	2,358	3 873	2,358	
11 Zone Nord - Compression	164 207	269	0,164	269	0,164	
12 b) Amortissements frais reportés et actifs intangibles	5 710 218	-9 242	-0,157	-9 242	-0,157	
13 c) Coûts CHAMPION	164 207	4 237	2,580	4 237	2,580	
14 d) Autres coûts	5 874 425	-4 174	-0,071	-4 174	-0,071	
15 e) Maintien des capacités FTLH	5 913 860	11 981	0,203	11 981	0,203	
16 f) Marge excédentaire	5 953 924	0	0,000	0	0,000	
17 g) Coûts CFR projeté au 30 septembre 2019 attribué à la zone Nord	164 207		n/a	10 600	6,455	
18 Prix T du distributeur						
19 Zone Sud (Prix = l.8+l.9+l.12+l.14+l.15+l.16)	5 710 218	165 991	2,907	165 991	2,907	0%
20 Zone Nord (Prix = l.10+l.11+l.12+l.13+l.14+l.15+l.16+l.17)	164 207	8 336	5,076	18 936	11,532	127%
21 Prix T du client						
22 Zone Sud (Prix = l.15+l.16)	79 499	161	0,203	161	0,203	0%
23 Zone Nord (Prix = l.13+l.15+l.16+l.17)	0	0	2,783	0	9,238	232%
24 Cavalier du client de GNR produit sur le territoire du distributeur et biogaz en réseau dédié (Prix = - l.15)	40 064	-81	-0,203	-81	-0,203	0%